



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Aus Landwirtschaft, Industrie und Handel

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

Aus Landwirtschaft, Industrie und Handel

Zur Börsenreform. Die Zeitungen haben sich in letzter Zeit wieder sehr viel mit der Reform der heutigen Börsengesetzgebung als einer der nächsten Aufgaben des neuen Reichstags beschäftigt. Leider stehen sich die Parteien auch in dieser Frage mit fast gehässiger Schroffheit gegenüber, wodurch der im volkswirtschaftlichen Gesamtinteresse dringend erwünschte Austrag auch beim besten Willen der verbündeten Regierungen außerordentlich erschwert und vielleicht noch lange Zeit verzögert werden wird. Wir sehen dabei ganz ab von der Besteuerungsfrage, wo die Erkenntnis, daß die gegenwärtige Höhe nicht nur die Reichs- und Staatsfinanzen unmittelbar durch den Rückgang der Einnahmen, sondern auch durch Einschränkung des Markts für die Reichs- und Staatsanleihen, die die Steuerlast ganz besonders schwer trifft, geschädigt habe, in neuer Zeit allgemeiner geworden ist und hoffen läßt, daß für eine darauf beschränkte Reform in dem neuen Reichstage vielleicht eine Mehrheit zu erreichen sein wird.

Aber damit würde der Kampf um die Börse noch lange nicht beigelegt, ja kaum abgeschwächt werden. Die tief und unstreitig lähmend in den Börsenverkehr eingreifenden Bestimmungen des Reichsbörsengesetzes von 1896 blieben dabei unberührt, namentlich die über das Börsenregister und das gesetzliche Verbot des Börsenterminhandels in Anteilen von Bergwerk- und Fabrikunternehmungen und des börsenmäßigen Terminhandels in Getreide und Mühlenfabrikaten. Das zuletzt genannte Verbot war weder in dem Regierungsentwurf zum Börsengesetz noch von der Reichstagskommission vorgeschlagen, es ist vielmehr erst vom Plenum des Reichstags auf einen Antrag von Kanitz eingefügt worden. Das Verbot des Börsenterminhandels in Anteilen von Bergwerk- und Fabrikunternehmungen war gleichfalls nicht im Regierungsentwurf enthalten, ist aber schon von der Reichstagskommission beschlossen worden. Die Zweckmäßigkeit dieser Bestimmungen war also schon damals nicht über jeden Zweifel erhaben, und der praktische Erfolg hat den Zweiflern zum guten Teil Recht gegeben. Die Gegner der Börse machen für den Mißerfolg das Fehlen von Strafbestimmungen verantwortlich. Wie sich die Regierungen zu dieser Ausfüllung einer Lücke im Gesetz — denn eine solche ist formell unbestreitbar vorhanden — jetzt stellen würden, ist uns nicht bekannt. Die Frage nach der Zweckmäßigkeit der gesetzlichen Festlegung beider Verbote — dem Bundesrat steht so wie so die sehr weitgehende Befugnis zu, den Börsenterminhandel von Bedingungen abhängig zu machen oder in bestimmten Waren oder Wertpapieren ganz zu untersagen — wird wahrscheinlich, sobald die Börsenreform vor den Reichstag kommt, in ihrem ganzen Umfange wieder aufgerollt werden, bei der dermaligen parlamentarischen Parteilage aber zunächst wahrscheinlich eine ganz einseitige gesetzgeberische Beantwortung finden. Immerhin müßte man im Interesse einer spätern vernünftigen Wirtschafts- und Börsenpolitik schon die erneute gründliche volkswirtschaftliche und juristische Diskussion der Frage mit Freuden begrüßen. Man hat auch mit diesen beiden Verboten vor sieben Jahren ohne jede Sicherheit über ihre praktischen Folgen ein Experiment gemacht, statt dem Bundesrat das Eingreifen im Fall ausgesprochenen Bedürfnisses zu überlassen. Die bisherigen Erfahrungen lassen jedenfalls eine Revision erwünscht erscheinen, wobei sich unsers Erachtens die Wiederherstellung des Regierungsentwurfs als das der eigentümlichen Natur der Sache Angemessene empfehlen würde.

Das Hauptinteresse scheint sich jetzt der Frage des Börsenregisters zuzuwenden. Über den Stand des Streits orientiert sehr gut der in Heft 40 der Grenzböten enthaltene Aufsatz von Gustav Fels über die Notwendigkeit der Abänderung des Börsengesetzes vom 22. Juni 1896, auf dessen Inhalt, mit dem wir uns in manchen Beziehungen nicht identifizieren können, näher einzugehen sich wohl später einmal Gelegenheit finden wird. Das Terminregister war so recht ein Beispiel von der leidigen Experimentaljurisprudenz unsrer modernen protektionistischen Gesetzgebung. Um die unmögliche gesetzliche Definition der unsittlichen Börsenspekulation oder

des Börsenspiels zu ersetzen, nahm man die Zuflucht zu einer das juristische und auch das moralische Wesen der Sache scharf vergewaltigenden Fiktion, indem man bestimmte: „Durch ein Börsentermingeschäft in einem Geschäftszweige, für welchen nicht beide Parteien zurzeit des Geschäftsabschlusses in einem Börsenregister eingetragen sind, wird ein Schuldverhältnis nicht begründet.“ So stempelte man auch das wildeste Börsenspiel und die unsittlichste Spekulation, soweit sie nicht gerade in der Form des „Börsentermingeschäfts,“ wie es das Börsengesetz konstruiert hat, geschehen, ohne weiteres, und soweit sie sich des Börsentermingeschäfts bedienen, durch die Eintragung der beiden Parteien ins Börsenregister als „legitim“ ab. Und was hat das genützt? Das Spiel, die unsittliche Spekulation in Anteilen von Bergwerk- und Fabrikunternehmungen hat — äußerlich nicht zu unterscheiden von der berechtigten Spekulation — seit 1896 geblüht wie selten, das Kassaspekulationsgeschäft ersetzt für diesen Zweck das Börsentermingeschäft vollkommen. Nun liegt natürlich, vom Standpunkt der Experimentaljurisprudenz aus betrachtet, sehr nahe, zu sagen: Man dehne den Registerzwang auf das Kassaspekulationsgeschäft aus! Aber damit wird die Unnatürlichkeit der Fiktion auch nicht beseitigt, das Wesen des Spiels und der unsittlichen Spekulation auch nicht getroffen werden. Bei der Masse der für jedermann zugänglichen Spielpapiere braucht schließlich die Spielsucht das gesetzlich als solches erklärte Börsengeschäft überhaupt nicht dazu, sich nach Herzenslust zu beteiligen. Man sollte sich darin keinen neuen Illusionen hingeben, am wenigsten dahin, daß die Gleichstellung der Kassaspekulation mit dem Termingeschäft dem berechtigten und notwendigen Börsengeschäft wieder auf die Beine helfen werde. Das Gegenteil kann sehr leicht der Fall sein, und die Börse kann vollends ruiniert werden.

Alle diese Fragen verlangen die reiflichste Erörterung, aber eine Erörterung sine ira et studio. Gerade bei dem Börsenregisterexperiment hat die Gehässigkeit, mit der die Börseninteressen und Bankiers als die Vertreter des „mobilen Kapitals“ von der agrarischen und reaktionären Mehrheit verfolgt worden sind, die das Börsengesetz in seiner jetzigen Fassung geschaffen hat, sehr viel verdorben. Sie hat mit ihren übertriebenen Anschuldigungen die Opposition gegen das Börsenregister, die dann auch übertrieb, provoziert. Das ist in den Grenzböten oft genug ausgesprochen worden, und es ist davor gewarnt worden. Peccatum est intra muros et extra. Wir werden das Unsittliche und Schädliche an der Börse immer bekämpfen, aber ebenso das Unsittliche, Unvernünftige, Irrtümliche in der neumodischen Hetze gegen die Börse, die Banken und das mobile Kapital.

Wir möchten die Eiferer auch daran erinnern, daß der preußische Staat erst kürzlich seine Lotterie durch sehr praktische Reformen der Spiellust mündgerechter gemacht hat, und die Rennfreunde wieder auf eine Hebung des Totalisators hoffen. In beiden Fällen handelt es sich aber um reines, unvermisches „Spiel.“

Aus der britischen Küstenfahrtstatistik. Was versteht man unter Küstenfahrt? Völkerrechtlich wird unter Küstenfahrt (Kabotage) einzig und allein der Seetransport von Gütern und Personen von einem inländischen Hafen zum andern verstanden, ganz gleich, ob dabei die Fahrt tatsächlich nur längs der heimathlichen Küste (Kleine Kabotage) oder über die offene See um fremde Länder herum (Große Kabotage) geht. Diese Küstenfahrt oder Küstenfrachtfahrt ist grundsätzlich, d. h. soweit nicht Verträge anders bestimmen, der einheimischen Flagge vorbehalten. So zum Beispiel in Frankreich und den Vereinigten Staaten ohne Ausnahme. Nun fahren aber auch vielfach Schiffe, die vom Auslande kommen, nur um die vom Auslande mitgebrachten Güter zu löschen oder Passagiere zu landen, von einem inländischen Hafen zum andern. Ebenso besuchen die nach dem Auslande gehenden Schiffe häufig vorher mehrere inländische Häfen, um fürs Ausland bestimmte Güter oder Passagiere zu laden. Diese Fahrten von einem inländischen Hafen zum andern gehören nicht zur Küstenfahrt (Kabotage; Coasting trade) und sind bisher völkerrechtlich grundsätzlich auch den fremden Flaggen freigegeben; auch in Frankreich und den Vereinigten Staaten. Überseeische Kolonien sind dabei bisher in der Regel als Ausland gerechnet worden. Es kommt aber auch oft vor, daß die vom Ausland kommenden oder dorthin gehenden Schiffe bei ihren zum Zweck des Löschens oder Ladens von Auslandsfracht von einem inländischen Hafen zum andern

unternommenen Fahrten Kabotage betreiben, d. h. Güter und Frachten von inländischen nach inländischen Häfen transportieren. Auch das ist natürlich z. B. in Frankreich der einheimischen Flagge vorbehalten; in den Vereinigten Staaten ist es grundsätzlich überhaupt verboten. Soweit es stattfindet, gehört diese Fahrt sowohl zur Auslandsfahrt (Navigation extérieure, Foreign trade) als auch zur Küstenfahrt. Schon daraus geht hervor, daß eine Seeverkehrstatistik, die sowohl die im Auslandsverkehr wie die im Inlandsverkehr in den Häfen des Landes ankommenden und abgehenden Schiffe ohne Doppelzählungen aber doch vollständig nachweisen will, auf große Schwierigkeiten stößt, wenn sie nicht neben der Zahl und dem Raumgehalt der Schiffe auch die Ladung und die Passagiere nach ihrem Herkunfts- und Bestimmungshafen registriert. Weder die deutsche noch die britische Schiffahrtstatistik aber kümmert sich jetzt um die Ladung und die Passagiere. (Vergleiche das darüber in Heft 26 der Grenzboten Seite 807 ff. Gesagte.)

Die britische Seeschiffahrtstatistik kommt um das Dilemma dadurch herum, daß sie einfach bei der Zählung der im Foreign trade ankommenden und abgehenden Schiffe nicht nur die Fahrten ganz unberücksichtigt läßt, die von diesen Schiffen zum Zweck der Löschung oder der Ladung von Auslandsfracht zwischen verschiednen inländischen Häfen ausgeführt werden — die Schiffe werden überhaupt nur in dem ersten Hafen des Vereinigten Königreichs, wo sie Fracht vom Ausland löschen oder Fracht fürs Ausland laden, angeschrieben —, sondern sich auch gar nicht darum kümmert, ob diese Schiffe nebenher Coasting trade treiben, d. h. von einem inländischen Hafen zum andern Güter oder Personen mitnehmen, oder nicht. Freilich verzichtet die britische Statistik damit auf eine auch nur annähernd vollständige Feststellung der wirklichen Schiffsfrequenz in den einzelnen Häfen und an den einzelnen Küstenstrecken, und erst recht auch auf eine vollständige Erfassung der Küstenfrachtfahrt (Coasting trade, Kabotage). Sie berücksichtigt eben nur den Coasting trade, der in Fahrten betrieben wird, die ihm ausschließlich dienen, nicht aber zugleich dem Foreign trade.

Die britische Küstenfahrt steht bekanntlich bisher auch fremden Flaggen frei. Wenn Herr Chamberlain das Heft ganz in der Hand haben wird, werden wohl unsre Protektionisten die Freude, unsre Reeder aber den Schmerz haben, daß zunächst der Coasting trade zwischen Häfen des Vereinigten Königreichs untereinander, und auch zwischen den Häfen jeder einzelnen Kolonie untereinander, der britischen Flagge vorbehalten, dann aber auch der Verkehr zwischen dem Mutterland und den Kolonien, und zwischen den Kolonien untereinander als Coasting trade im „britischen Reich“ proklamiert und fremden Flaggen verboten werden wird. Eine neue und verschärfte Ära der Navigationsakte ist nun einmal zu erwarten. Sicher ein ganz bedeutender Kulturfortschritt!

Ehe wir die Hauptzahlen der britischen Küstenfahrtstatistik mitteilen, die in ganz besonderem Maße die Natur der Briten als eines seefahrenden Volks zeigen, ist noch folgendes zu bemerken nötig. Wie in Heft 38 der Grenzboten S. 743 mitgeteilt ist, unterscheidet die Statistik der Verwendung der britischen Handelsflotte Foreign trade und Home trade und versteht unter dem letzten sowohl den Verkehr zwischen den Häfen des Vereinigten Königreichs als auch den Verkehr zwischen diesen und dem Kontinent von der Elbe bis Brest. Der Coasting trade ist dabei ein Teil des Home trade. Die Statistik des Seeverkehrs dagegen, mit der wir es jetzt zu tun haben, kennt den Begriff Home trade nicht. Der Verkehr zwischen Großbritannien und Irland einerseits und dem Kontinent zwischen Elbe und Brest (mit den Kanalinseln) andererseits wird hier zum Foreign trade gerechnet.

In den Häfen des Vereinigten Königreichs sind im Jahre 1902 in der Küstenfahrt (Coasting trade) im vorstehend dargelegten Sinn angekommen:

	Segelschiffe		Dampfschiffe		Zusammen	
	Schiffe	Tons	Schiffe	Tons	Schiffe	Tons
mit Ladung	57 753	3 863 890	121 137	27 591 409	178 890	31 455 299
in Ballast	21 856	1 876 070	95 706	25 412 966	117 562	27 289 036
Zusammen	79 609	5 739 960	216 843	53 004 375	296 452	58 744 335

Als in Ballast gehend werden auch alle Schiffe behandelt, die nur Passagiere mit ihrem Gepäck an Bord haben, oder Materialien, für die keine Fracht bezahlt

wird, die vielmehr nur als Ballast dienen sollen. Schiffe, die in Ballast kommen und in Ballast wieder abgehen, werden überhaupt nicht gezählt, es sei denn, daß sie Passagiere aufnehmen oder an Land setzen. Von den Zahlen der abgegangnen Schiffe können wir hier so gut wie ganz absehen; sie entsprechen annähernd den angekommenen.

Zu beachten ist, daß namentlich zahlreiche fremde Schiffe, die vom Ausland kommen, nachdem sie in einem britischen Hafen ihre Ladung gelöscht haben, dann leer nach einem andern britischen Hafen fahren, um dort neue Ladung fürs Ausland einzunehmen. Diese Schiffe werden nach den Bestimmungen im ersten Hafen als „coastwise in ballast“ abgegangen und im zweiten Hafen als „coastwise in ballast“ angekommen angeschrieben, während sie im ersten Hafen als im Foreign trade angekommen und im zweiten als im Foreign trade abgegangen notiert werden. Eigentlich haben diese Schiffe mit dem Coasting trade gar nichts zu tun und sollten überhaupt nicht für ihn angeschrieben werden. Die Folge dieser Anomalie ist, wie die britische Statistik selbst bemerkt, daß die Zahl der fremden in Ballast angekommenen und abgegangnen Schiffe auf dem Papier unnatürlich hoch ist. So sind 1902 notiert worden als

	„coastwise“ angekommen		„coastwise“ abgegangen	
	Schiffe	Tons	Schiffe	Tons
mit Ladung				
britische	178037	31 269 626	173 288	30 930 932
fremde	853	185 673	839	189 304
in Ballast				
britische	111957	23 945 329	113 003	23 002 789
fremde	5 605	3 343 707	5 042	2 947 334

Die Teilnahme der fremden Flaggen am Coasting trade ist also in Wirklichkeit viel geringer, als die Zahlen selbst besagen.

In den letzten fünf Jahren sind im Coasting trade in den Häfen des Vereinigten Königreichs angekommen:

	Segelschiffe		Dampfschiffe		Zusammen	
	Schiffe	Tons	Schiffe	Tons	Schiffe	Tons
1898	89 185	6 621 776	204 100	48 800 253	293 285	55 422 029
1899	89 637	6 067 838	208 779	50 244 748	292 416	56 312 586
1900	78 617	5 785 237	206 293	50 043 332	284 908	55 828 569
1901	78 530	5 632 164	206 054	50 176 941	285 184	55 809 108
1902	79 609	5 739 960	216 843	53 004 375	296 452	58 744 335

Von dem Anteil der fremden Flaggen an dem Coasting trade des Vereinigten Königreichs gibt folgende Übersicht der im Jahre 1902 angekommenen Schiffe ein Bild. Es kamen an:

Flaggen	Segelschiffe		Dampfschiffe		Zusammen	
	Schiffe	Tons	Schiffe	Tons	Schiffe	Tons
Britische	77 917	5 359 840	212 077	49 855 115	289 994	55 214 955
Russische	272	60 461	118	90 315	390	150 776
Schwedische	115	30 070	789	513 326	904	543 396
Norwegische	311	91 315	1 745	874 342	2 056	965 657
Dänische	410	60 339	321	241 904	731	302 243
Deutsche	342	54 184	850	489 629	1 192	543 813
Holländische	79	13 744	114	87 850	193	101 594
Belgische	2	270	103	57 694	105	57 964
Französische	138	44 400	157	80 725	295	125 125
Spanische	—	—	400	437 260	400	437 260
Italienische	17	16 919	51	86 124	68	103 043
Österreichisch-Ungarische	2	2 088	41	68 493	43	71 581
d. Verein. Staat. v. Amerika	1	2 302	1	3 860	2	6 162
Andre fremde	3	4 028	76	117 738	79	121 766
Zusammen fremde	1 692	380 120	4 766	3 149 260	6 458	3 529 380
Zusammen britische und fremde	79 609	5 739 960	216 843	53 004 375	296 452	58 744 335

Das ist wieder etwas viel Statistik gewesen. Aber der volkswirtschaftliche Teil der Grenzboten ist nun einmal kein Feuilleton. Mit statistischen Daten wirft heute jedermann um sich, aber wenn man ihm zumutet, sich vorher darum zu kümmern, was die Zahlen wirklich bedeuten, dann schimpft er in allen Tonarten auf die Statistik. Das führt allmählich zu einem geradezu gefährlichen Mißbrauch der Statistik. Dem entgegen zu treten, halten wir für eine wenig reizvolle aber sehr nötige Aufgabe, und wir hoffen, mit der Zeit die Zustimmung der wissenschaftlich denkenden Männer, die die Grenzboten lesen, zu finden.*)

*) Wir sehen auch, daß unsre statistischen Mitteilungen von der Presse benutzt werden, wobei nur unterlassen wird, die Quelle anzugeben. Gegen die Benutzung wenden wir nichts ein, wir meinen aber, es dürfte doch wohl anständig sein, daß mitgeteilt würde, woher die Angaben stammen.
D. Red.



Herausgegeben von Johannes Grunow in Leipzig
Verlag von Fr. Wilh. Grunow in Leipzig — Druck von Karl Marquart in Leipzig

